

Zeitschrift:	Bulletin technique de la Suisse romande
Band:	103 (1977)
Heft:	3
Artikel:	L'Office fédéral des transports: un bastion contre les assaults de ce temps?: à propos de la suppression éventuelle de chemins de fer régionaux
Autor:	Weibel, Jean-Pierre
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-73223

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'Office fédéral des transports: un bastion contre les assauts de ce temps ?

A propos de la suppression éventuelle de chemins de fer régionaux

par JEAN-PIERRE WEIBEL

Nous avons tous exprimé des critiques plus ou moins mesurées à l'égard des moyens d'information, leur reprochant tour à tour d'en faire trop, pas assez, de ne pas rapporter avec précision les faits, de nous submerger sous un excès de détails, de faire preuve de parti pris, de ne pas être capables de prendre parti face aux problèmes de l'heure, et j'en passe. J'avoue pour ma part une attitude particulièrement critique à l'égard des moyens audiovisuels.

Le samedi 15 janvier dernier, l'émission consacrée par la Télévision romande à la menace planant sur trois chemins de fer régionaux romands m'a semblé un modèle de la façon dont peut être informé un auditoire. La présentation objective a fourni tous les éléments d'information permettant au téléspectateur de former son opinion. Paradoxalement, c'est le sous-directeur de l'Office fédéral des transports, M. Franco Giorgetti,¹ qui en exposant ses raisons de supprimer les trois lignes en question a fourni les arguments les plus frappants pour leur maintien. L'entretien direct, vivant grâce à l'image, est particulièrement cruel lorsqu'il met en évidence les hésitations ou les contradictions, voire les insuffisances de l'argumentation. Il vaut la peine de relever plusieurs aspects de la faiblesse des arguments avancés par le représentant de l'OFT.

1. Une base légale constitue-t-elle une obligation absolue et définitive ?

Selon M. Giorgetti, la loi fait une obligation à l'OFT de proposer la suppression de lignes ferroviaires non rentables et leur remplacement par un service routier. De toute évidence, cette loi date d'une époque (qui n'a pas besoin d'être fort reculée !) où les éléments d'appréciation du législateur n'incluaient ni l'évolution des prix de l'énergie et la vulnérabilité croissante de notre pays dans ce secteur, ni la prise de conscience grandissante de la nécessité de ménager l'environnement. Plus que l'application aveugle d'un paragraphe de loi dépassé, le devoir d'un responsable comme M. Giorgetti était d'attirer l'attention sur le caractère périme de cette disposition. Le hasard étant sans pitié, il se trouvait que, la semaine où était diffusé ce débat, le chef du Département fédéral de l'énergie, des transports et des communications, dont dépend l'OFT, réunissait les responsables des gouvernements cantonaux pour discuter avec eux des moyens d'économiser l'énergie ! Au vu des disproportions de la consommation énergétique de la route et du rail, on peut espérer qu'un conseiller d'Etat aura suggéré à M. Ritschard le maintien des chemins de fer aujourd'hui menacés...

Tout commentaire altérerait la saveur de ce rapprochement.

2. Cinq jours par année sont-ils décisifs ?

Le représentant de l'OFT devait en convenir, remplacer un moyen de transport capable de faire face à d'importantes pointes de trafic, comme le rail, par des autobus entraînerait la surcharge, voire l'effondrement de la capacité de

transport face à de grandes affluences. M. Giorgetti estime toutefois que de graves perturbations peuvent être admises cinq jours par année, puisque c'est à ce prix que des économies peuvent être réalisées le reste du temps. C'est oublier que pour les régions concernées, en l'occurrence les champs de ski de Saint-Cergue et des environs, ces cinq jours représentent une part importante des recettes touristiques. Admettre alors un chaos routier, par exemple, c'est pratiquer la dissuasion à l'égard des touristes, avec pour conséquence des pertes s'étendant bien au-delà des jours considérés, d'une part, et touchant en plus des usagers des transports en commun les automobilistes individuels, d'autre part.

Pour assurer la même capacité de transport que le rail en cas de forte affluence, ce ne seraient pas moins de 18 autobus qui seraient nécessaires dans le cas de la ligne Nyon - Saint-Cergue. On imagine mal comment il serait possible de respecter l'horaire que tout transport public régulier a l'obligation de publier et on ne voit pas du tout comment ces véhicules, contraints à des navettes, remonteraient à contre-sens les longues files de voitures privées. Imposer aux usagers et aux riverains de telles perturbations constitue une mesure rétrograde et inadmissible, on en conviendra.

3. Le contribuable suisse est-il un actionnaire de société ?

Appuyés financièrement par les communes riveraines et les cantons, avec la bénédiction de l'OFT, est-il permis de le rappeler, les chemins de fer en cause ont procédé au cours des dernières années à la réfection et à un assainissement notable d'une grande partie de leurs lignes. Selon l'analyse de l'OFT, il serait malgré tout plus avantageux économiquement parlant d'abandonner ces voies aptes à recevoir le trafic ferroviaire pour de nombreuses années (au fait, qui paierait les frais de suppression du tracé ?). Ce raisonnement est certes justifié dans le cas d'une grande société, qui peut accepter de sacrifier des investissements en abandonnant un secteur non rentable, dans l'espoir de les couvrir par le bénéfice d'autres branches de son activité. Il est inapplicable dans le cas de chemins de fer régionaux, car ce sont les contribuables qui ont apporté leur part à ces investissements dans l'optique du maintien des lignes concernées ; en outre, il n'existe aucune possibilité de voir un bénéfice permettre de couvrir les frais ainsi engagés par les communes et les cantons.

A propos de bénéfices obtenus grâce à la conversion à la route de chemins de fer secondaires, il serait éminemment instructif de disposer des chiffres concernant la ligne Bellinzona - Mesocco, où le service routier a été introduit en 1972 pour les voyageurs, le rail continuant à assurer le trafic de marchandises. Selon les renseignements recueillis par un quotidien lausannois, le déficit se serait considérablement accru, compte non tenu de l'entretien de la route.

¹ M. Giorgetti est juriste, Dr en droit, responsable des concessions à l'OFT.

4. Vérité au-delà de la Sarine, erreur en deçà ?

Un élément essentiel pour l'assainissement de lignes ferroviaires réside dans l'accroissement du trafic, l'augmentation des frais ne suivant pas d'une façon linéaire celle de la capacité. Le *Bulletin technique de la Suisse romande* en a présenté un exemple à propos de la banlieue de Berne (BTSR n° 25 du 9 décembre 1976). Pour ces lignes, les prestations ont été fortement augmentées, quantitativement et qualitativement ; les usagers ont suivi, au point qu'il s'est révélé nécessaire de procéder plus tôt que prévu à une amélioration des horaires. Un coup d'œil sur les comptes révélerait que l'opération a peu de chances de conduire à une autonomie financière des compagnies concernées.

Pour les trois lignes romandes menacées, la stimulation de la demande par une attractivité accrue des prestations passe par une modernisation du parc de matériel roulant. Offrir aux usagers des places debout dans des autobus, c'est provoquer la baisse de la demande, et permettre ainsi après coup de justifier la suppression du rail : « Voyez donc, pour le peu de voyageurs que transportent nos autobus, cela ne valait pas la peine de maintenir une voie ferrée ! »

Malgré la différence de vocation et de structure entre les lignes de la banlieue bernoise et celles des chemins de fer régionaux romands, certaines relations fondamentales sont les mêmes. Parmi elles, l'interdépendance de l'offre et de la demande (considérée quantitativement et qualitativement).

En construisant leur ligne voilà plus de soixante ans, les promoteurs du Nyon - Saint-Cergue ont pris une option moderne, puisqu'ils ont choisi un tracé en site propre, que l'on s'efforce aujourd'hui de réaliser même pour les tramways (la région bernoise, une fois de plus...). Auraient-ils été plus avancés que certains experts d'aujourd'hui ?

5. La qualité de la vie : une affaire de petits sous ?

Nos lecteurs savent que nous sommes peu sensibles au chant des sirènes nous engageant à tout sacrifier sur l'autel de l'environnement. Un minimum de bien-être est nécessaire à l'homme pour se consacrer avec sérénité et bienveillance à la protection de l'environnement. Les efforts considérables entrepris dans ce domaine ne peuvent aboutir que si une certaine prospérité nous en donne les moyens, c'est pourquoi nous nous opposerons toujours à des mesures hypothéquant l'avenir, sans offrir d'alternative. (Cette dernière ne consiste pas pour nous à retourner vivre sur les arbres et à guetter, lance-pierre à la main, l'arrivée d'un lièvre propre à varier notre menu de fraises des bois et de coeurs de chardons.)

Dans le problème qui nous occupe, il s'agit d'économiser l'énergie, de ménager l'environnement et de dissuader de l'emploi de véhicules individuels le long du tracé d'un transport public. Le renouvellement du matériel ferroviaire de lignes existantes offre une solution optimale, techniquement parlant. Les usagers effectifs et potentiels, par l'intermédiaire de leur commune, acceptent de participer aux charges en résultant, prenant ainsi un pari sur l'avenir (évidemment pas sur la probabilité de trouver en Suisse assez de pétrole pour remplacer tous nos trains par des autobus et des camions...). Les cantons estiment cette option sage et engagent également leurs moyens (le représentant du canton de Vaud lors de l'émission télévisée du 15 janvier s'est exprimé avec une conviction impressionnante). Est-il pensable dès lors que la Confédé-

ration devenue schizophrène engage d'une part des fonds considérables pour diminuer la dépendance énergétique de notre pays et refuse d'autre part de faire l'appoint pour le maintien de moyens de transport propres à contribuer à cette politique énergétique ?

On sait que le citoyen helvétique est le seul à se prononcer sur des augmentations de ses charges fiscales. Sans les accepter de bon cœur, il en a compris la nécessité, parfois en seconde lecture seulement. *Si le tour de vis fiscal qui lui est proposé en juin prochain ne permet pas de financer des services d'intérêt public, à quoi donc doivent servir les rentrées fiscales supplémentaires ?*

La répartition des crédits destinés à la relance a déjà suscité nombre d'interventions, notamment de la part de parlementaires et de magistrats genevois. La modeste subvention fédérale nécessaire au maintien des lignes mises en cause (nous serions tentés d'ajouter férolement : ou à la couverture du déficit de services routiers) constituerait un geste bienvenu, puisqu'il répondrait au vœu des régions concernées et pourrait être interprété comme une certaine péréquation.

6. Des bureaux où jamais il ne neige...

Le hasard s'obstinant à ne pas obéir à des mots d'ordre, de fortes chutes de neige se sont produites au moment même de l'émission télévisée. Elles ont recommandé quelques jours plus tard, obligeant même à fermer temporairement la route Aigle - Le Sépey. En 130 ans d'exploitation ferroviaire en Suisse, on peut considérer comme établi le fait que la route est beaucoup plus facilement sujette à des perturbations du trafic que le rail lorsqu'il neige. Depuis plus longtemps encore, on sait que plus on monte, plus ces chutes de neige sont importantes. Quelques chiffres concernant les trois lignes de chemin de fer dans le collimateur de l'OFT : Col de la Givrine 1228 m/M ; Les Diablerets 1151 m/M ; Champéry 1045 m/M. Ne connaissant pas les conclusions qu'aura pu tirer l'OFT de ces données, nous laissons à nos lecteurs la responsabilité des leurs...

Comme on aimerait savoir que la proposition finale de suppression a été élaborée dans le terrain, après une course en autobus sur une chaussée enneigée et verglacée, puis un trajet dans la sécurité offerte par le rail, en compagnie non seulement des sportifs du dimanche, mais des usagers quotidiens, écoliers ou travailleurs !

7. Plusieurs demeures dans la maison de l'OFT ?

Nous admettons que l'on puisse considérer les lignes qui précèdent comme très dures pour l'OFT. De fait, toutes ces réflexions nous ont été suggérées avant tout par les propos de M. Giorgetti et leur comparaison avec les informations dont nous disposons. (Nous remercions ici la direction du chemin de fer Nyon - Saint-Cergue - La Cure de nous avoir accueilli et d'avoir mis à notre disposition une documentation fort instructive.)

Au niveau des chiffres, toujours pour le Nyon - Saint-Cergue, nous avons acquis la conviction qu'ont été avancées la solution la plus onéreuse pour le rail et la plus économique (sans coûts indirects) pour la route.

Lorsqu'en guise de conclusion, M. Giorgetti nous a dit que la suppression des lignes n'était qu'une proposition de l'OFT, l'instance supérieure devant se prononcer, cela nous a mis mal à l'aise, car on peut être tenté d'y voir une manière de se décharger d'une responsabilité. La situation est fort simple : l'autorité politique admet que l'OFT

s'est prononcé de façon compétente, et elle doit entériner le projet, ou elle s'y oppose, et cela constitue un désaveu de l'OFT.

Il y a deux mois, nos lecteurs ont pu prendre connaissance ici de deux textes rédigés par d'autres collaborateurs de l'OFT ; il en émanait une telle confiance dans l'avenir du rail et les possibilités qu'il offre qu'on est obligé de se demander si des relations internes existent dans cet Office. Il est difficile de croire que les conclusions présentées par M. Giorgetti aient pu tenir compte des arguments et des exemples convaincants énumérés par des collaborateurs du même OFT dans nos colonnes, auxquels nous avons souscrit.

8. Une nécessaire prise de position

La façon dont a parfois été exposé dans la presse le problème des trois lignes mentionnées a pu faire croire que l'élément sentimental («les p'tits trains», titrait un quotidien lausannois) était prédominant dans le vœu de les voir maintenir.

Pour aborder ce thème, nous l'avons considéré sous l'angle technique, économique, écologique et politique, car il nous semble que c'est ce que notre société attend d'un ingénieur. Si nos propos ont été rédigés dans un bureau, ils forment la conclusion d'une enquête qui nous a conduit aussi bien en train sur les hauteurs de la Givrine, auprès d'habitants de communes riveraines qu'à travers des centaines de pages de documents.

Nous sommes aujourd'hui persuadés que suivre la proposition de l'OFT serait ignorer les signes des temps et se priver à jamais d'un équipement de valeur dans les régions concernées, reniant ainsi la clairvoyance de ses promoteurs, la persévérance de ses responsables et la conviction des contribuables qui ont accepté de le soutenir. Convaincus que technique et environnement peuvent coexister pour le mieux-être de chacun, nous estimons indispensable de saisir chaque occasion de le démontrer. C'est dans cette optique que s'inscrit notre prise de position.

JEAN-PIERRE WEIBEL.

Divers

Le quatre-vingtième anniversaire de M. Eric Choisy

Le 28 janvier dernier, M. Eric Choisy, membre d'honneur de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, a célébré son quatre-vingtième anniversaire. On ne résume pas la carrière de ce grand ingénieur, ne serait-ce que parce qu'elle est loin d'être terminée. A un âge où d'aucuns comptent de nombreuses années de retraite totale, M. Choisy assume avec engagement et distinction de nombreuses charges au service de la communauté et participe activement à la vie des milieux professionnels, industriels et économiques.

La carrière professionnelle et la vie de M. Choisy montrent une constante volonté de mettre ses forces et son intelligence au service de la société. Cette vocation l'a conduit aux honneurs certes (le jubilaire est notamment docteur honoris causa de l'Université de Lausanne), mais surtout à assumer de lourdes charges dans sa patrie genevoise d'abord, puis sur les plans suisse et international.

A une époque où nos professions doivent trop souvent essuyer le reproche de technocratie, nous nous plaisons à relever l'exemple d'humanisme technique offert par la carrière de M. Choisy. Il n'a certainement jamais considéré que sa profession d'ingénieur faisait de lui un instrument, mais un partenaire dans la société. Il a pleinement assumé ce rôle, participant aux responsabilités, que ce soit dans l'exercice de sa profession, à la tête de nombreuses associations professionnelles et d'intérêt public ou comme député genevois au Conseil des Etats. Sa conception du rôle de l'ingénieur dans le monde d'aujourd'hui est éminemment positive, comme en témoignent tant de ses écrits. Il a notamment souligné de façon convaincante la contribution que nos professions se doivent d'apporter à la conduite des affaires publiques et à la construction de l'Europe. Cette position est d'autant plus propre à emporter l'adhésion que M. Choisy a toujours su prêcher d'exemple et continuer de le faire.

Nous profitons de ce bel anniversaire pour présenter au jubilaire nos félicitations sincères, nos vœux les plus chaleureux, ainsi que l'expression de notre reconnaissance pour les éminents services qu'il a rendus à notre pays et à nos professions. Tous les membres de la SIA tiendront particulièrement à s'associer à notre hommage à l'ancien président central et au président d'honneur de la Fédération mondiale des organisations d'ingénieurs, qu'il a présidé de 1968 à 1975.

Le *Bulletin technique de la Suisse romande* y ajoute un salut respectueux à un auteur particulièrement apprécié et un lecteur fidèle et attentif.

La Rédaction.

Carnet des concours

A propos d'un concours : un autre point de vue

Dans notre introduction au texte de M. Gubler, nous remarquions que le mérite de la critique pouvait être de susciter une discussion aux conséquences positives. La réaction d'un architecte confirme notre opinion et nous sommes heureux de la publier ci-après. Nous souhaitons avoir ainsi incité nos lecteurs à des réflexions d'autant plus indispensables que l'exercice de la profession d'architecte se heurte aujourd'hui à des conditions particulièrement rudes. Il est en outre bon que les maîtres d'ouvrage qui songent à organiser un concours sachent quelles peuvent être les réactions au sein de la profession d'architecte.

(Rédaction.)

L'opinion de M. J. Gubler au sujet du récent concours du Conservatoire de Lausanne parue dans le *Bulletin technique de la Suisse romande* n° 2, du 20 janvier 1977, m'incite à un certain nombre de réflexions.

En termes extrêmement résumés, M. Gubler pose la question de savoir si véritablement le problème du Conservatoire devait être résolu par un concours de projets et non par un concours d'idées, voire par un concours à